AUTO Magazin

TREI ROMÂNI TRAVERSEAZĂ AFRICA ÎN AUTOMOBIL

La începutul deșertului Sahara, o întîlnire cu caravana de cămile

Presa străină face mare vîlvă în jurul unor caravane, echipate și susținute de diferite firme automobilistice, care se încumetă să înfrunte drumurile „continentului negru". Există și o competiție oficială — Raliul Safari — renumită prin duritatea sa, ai cărei învingători sînt sărbătoriți, de fiecare dată, ca niște adevărați eroi ai volanului. Aceasta, acum, în epoca mașinilor de o deosebită perfecțiune tehnică.

Dar trei români au avut curajul să străbată Africa în automobil cu 41 de ani în urmă, cînd o asemenea acțiune părea de-a dreptul ieșită din comun. Participanții la această insolită expediție au fost aviatorul și automobilistul George Valentin Bibescu (președinte, timp de mulți ani, al Automobil-Clubului Român și al Federației Aeronautice Internaționale), mecanicul Alexandru Amariei și tîmplarul Gheorghe Georgescu.

Singurul membru în viață al acelui echipaj este Sandu Amariei, care își poartă cu vigurosă tinerețe cei 65 de ani. Cu cîtva timp în urmă, a ieșit la pensie de la Uzina mecanică Sinaia, unde a lucrat în calitate de lăcătuș-mecanic și unde a lăsat un urmaș, pe fiul său, proiectantul Alexandru-Gheorghe Amariei.

...Iată-ne în casa primitoare a fostului automobilist. Doamna Amariei, soția sa, împreună cu nora, pregătește cafelele, iar nea Sandu, înconjurat de fecior și de mai jos iscălitul, răsfoiește ziare îngălbenite de vreme, caută prin sertare zecile de filme și fotografii făcute în Africa, deapănă amintiri. A fost un îndrăgostit al automobilismului și a participat prin 1926—1927 la vestitele Tururi ale României (în care se scoteau viteze medii de 55 km pe oră !), la cursele de pe Feleac și la populatele întreceri de îndemînare.

Expediția africană a început în septembrie 1928, cu o camionetă Chevrolet, special pregătită în acest scop (avea la bord un mic atelier mecanic, cort, provizii), purtînd numărul de circulație 309 B. După o călătorie de cîteva săptămîni cu vaporul, echipajul a debarcat pe coasta de est a „continentului negru", la Dar Es Salaam. De ce tocmai acolo ? Pe Bibescu, susținătorul material al acestei aventuri, îl atrăgeau, ca și pe Hemingway, „zăpezile de pe Kilimandjaro", leii, antilopele și rinocerii din junglele Kenyei, Ugandei și Tanzaniei.

Au traversat lacurile Tanganika și Kivu (într-unul din ele, Chevroletul a alunecat de pe vapor și s-a scufundat, în împărăția crocodililor pentru 24 de ore), oprindu-se la vînătoare undeva în desișul junglei. Ajutați de o armată de băștinași, cu care se împrieteniseră, împușcau fiarele pădurii, se luptau cu clima neobișnuită pentru ei, înfruntau potopul ploilor torențiale. La sfîrșitul lui noiembrie erau în Congo, în așteptarea unei mașini noi, un Packard de 8 cilindri, comandat special pentru traversarea Saharei. Această mașină avea să poarte matricola OB (adică „Zero București"), proprietarul ei, Bibescu, fiind primul român care a înscris un automobil în circulația țării.

Adevăratul start în traversarea Africii a avut loc la granița între Uganda și Congo. Înaintau destul de comod spre nord-vest, țintind să străbată Africa Centrală și să ajungă la Lacul Ciad. Dar, deodată, Packardul a rămas fără suspensii. Nea Sandu, om descurcăreț și „mînă de aur" (de altfel, pentru aceasta îl preferase Bibescu în călătoria sa), a pus în funcțiune sculele atelierului portabil și din foile de arcuri ale camionetei a croit suspensii pentru mașina avariată. Apoi camioneta a fost abandonată.

Drumul a continuat, cu peripeții și cu situații dramatice, în diagonala Ciadului, Nigeriei și Algeriei, peste nesfîrșitele întinderi ale Saharei. În primăvara lui 1929, se găseau în Maroc. Învinseseră furtunile de nisip, arșița, malaria, scăpaseră cu bine din întîlnirile cu vulturii de pradă și cu caravanele de bandiți. După trecerea prin Gibraltar și apoi prin Spania, s-au oprit la Paris. Impresionată de această reușită, reprezentanța Packard din Franța a expus automobilul, schița expediției și fotografiile celor trei români în vitrinele magazinului său de pe Champs Elysées. La începutul toamnei, expediționarii călcau din nou pe pămîntul României. Se scursese un an de la plecarea lor spre Africa.

...Așa s-a încheiat această aventură automobilistică, întreprinsă cu peste patru decenii în urmă și evocată de curînd, la o ceașcă de cafea, de mecanicul pensionar Alexandru Amariei, pe balconul casei sale de la Posada, pe Valea Prahovei.

Dumitru LAZAR

File de istorie

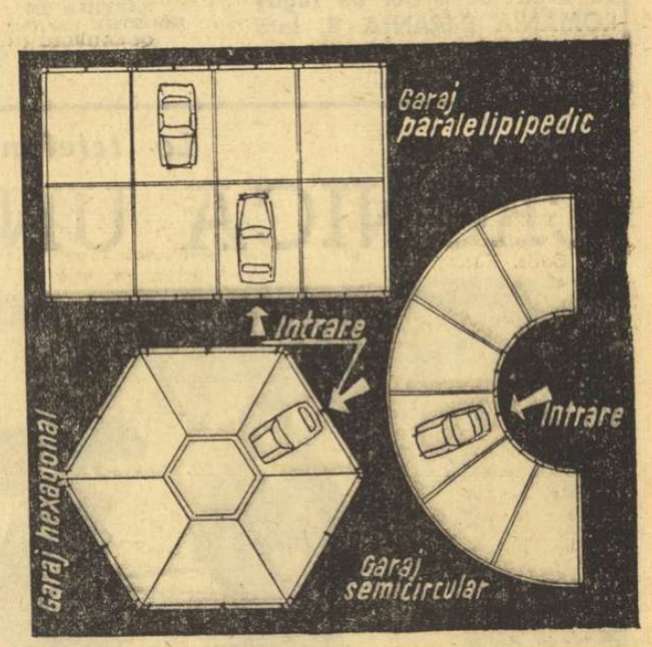
VREȚI SĂ VĂ CONSTRUIȚI UN GARAJ?

Automobil Clubul Român și-a manifestat intenția de a veni în sprijinul membrilor săi, înlesnindu-le posibilitatea să-și construiască garaje simple, practice și economice. Iată de ce serviciul tehnic al A.C.R. a primit cu interes și a trimis spre avizare organelor de resort ale Consiliului popular municipal București o propunere de garaj-tip, elaborată de tehnicianul bucureștean Alexandru Aron. Aprobarea acestei propuneri și intrarea ei în execuție ar rezolva convenabil una dintre importantele probleme ce s-au ivit o dată cu creșterea numărului de autoturisme.

Construcția de bază a garajului-tip o constituie o rețea zăbrelită de corniere L 30×30 sau țeavă de fier cu diametrul de 40 mm, pe care se fixează pereții exteriori și interiori (de despărțire între compartimente) cu ajutorul unor urechi metalice sudate de rețea sau cu ajutorul unor șuruburi. Pentru pereți se pot folosi plăci P.F.L. melaminat, P.A.L. sau placaj cu melacart de diferite culori. La operațiunea de asamblare se recomandă utilizarea, pe cît este posibil, a șuruburilor cu piuliță, a scoabelor-tiranți, mufelor, coltarelor, colierelor etc.

Pentru a permite scurgerea apei, acoperișul trebuie să aibă un unghi de înclinare de 5—10 grade, și să fie montat la rețeaua zăbrelită cu ajutorul unor tiranți. Materialele folosite la acoperiș pot fi : tablă de fier ondulată sau plană, asbociment etc. Pentru podea se recomandă asfaltul ori dalele prefabricate (de 40×40 cm) dispuse la suprafața pămîntului, fără fixare definitivă. Ușa poate avea două părți articulate prin balamale la tiranții verticali și prevăzută cu sistem de închidere.

Există posibilitatea ca atît fierul cornier cît și țeava, adică întreaga construcție metalică, să fie înlocuite cu lemn fasonat și tratat în prealabil cu soluție contra incendiului, iar tălpile să se fixeze în pămînt prin niște ancore. Dacă locul unde se amenajează garajul permite acest lucru, se poate prevedea și instalație de iluminare de la rețeaua electrică. Amintim în încheiere că forma garajului propus (vezi schițele alăturate) poate fi paralelipipedică, hexagonală sau semicirculară, compartimentată în funcție de mărimea automobilului.



Package-tour în dublu sens!

„Package-tour", cu toată titulatura sa anglo-saxonă (citește : **păchegi-tur** și nu pecheș-tur, cum mai zic unii, nu departe de a spune chiar peșcheș-tur !) este de fapt o ingenioasă creație românească a responsabililor A.C.R. (de filiație O.N.T.). Ei au intuit cu simț practic preocuparea oricărui turist automobilist din lume de a scăpa de grija cazării și a mesei în aventurile sale pe soselele internaționale.

Așa s-a născut ideea A.C.R. de a invita mai multe automobil (și touring)-cluburi europene să-și trimită membri în vacanță spre România, absolvindu-i de necazurile zilnice ale căutatului unui culcuș sau unei mese de prinz. Lăsînd itinerarul la îndemîna și fantezia auto-turistului, A.C.R. — pe baza solicitării și a preferințelor — asigură sejururile de etapă, scutind de eforturi pe excursionist.

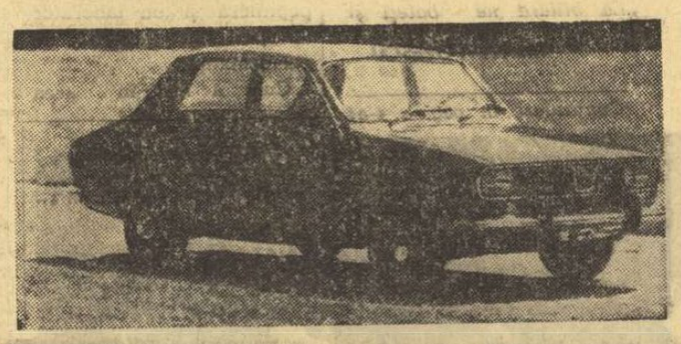
Firește că pe teritoriul României, A.C.R. — în cunoștință de cauză — își permite să sugereze automobiliștilor străini trasee avantajoase, în care utilul se îmbină cu plăcutul. Așa se face că noile și splendidele hoteluri din Arad și Turnu Severin — pentru a da numai aceste exemple — au obținut în tot sezonul de vară un incredibil (și profitabil) flux de turiști.

La avantajele rezervărilor anticipate se adaugă firește și tentanta primă de benzină oferită, precum și serviciile stațiilor fixe sau mașinilor de intervenție și depanare.

Ingenioasa invenție — pentru care A.C.R. merită felicitări — a fost evocată, larg și favorabil comentată cu prilejul Congresului de la București al Alianței Internaționale Turistice. Nu ne rămîne decît să nădăjduim că, impresionate de rentabilitatea acțiunii „package-tour", de forța ei de atracție asupra auto-turiștilor (mai comozi sau mai puțin descurcăreți sau mai prudenți) alte organisme străine de turism sau automobilism îi vor adopta principiile (de ce nu chiar patentul ?), în așa fel încît, în curînd, să putem vedea chiar pe membrii A.C.R. plecînd în interesante și lipsite de griji „package-tour"-uri internaționale !

zib

Dacia 1300 în competițiile sportive



● Alte amănunte privind acest nou automobil românesc ● Rezultatele unui test efectuat la Montlhéry ● În curînd vom vedea primele exemplare „Dacia S"

Recenta prezentare publică a autoturismelor Dacia 1300 și Renault 12 ne-a permis un contact nemijlocit cu specialiștii care fabrică aceste mașini. Am avut astfel prilejul să obținem, direct de la sursă, cîteva noutăți pe care le oferim cititorilor.

● Primele Dacia 1300 au și coborît de pe banda de montaj. Constructorii piteșteni vor fabrica anul acesta 450—500 de exemplare din noua mașină, urmînd ca în anul 1970 producția să se ridice la aproximativ 4000 de bucăți. Dar la uzina din Pitești totul este pregătit pentru o producție și mai mare, așa că cifra de mai sus s-ar putea să fie depășită. Inițial nu se prevăzuse comercializarea, în acest an, a noii mașini, dar „tentațiile de a o avea sînt prea mari" (cum s-a exprimat directorul general al uzinei) și deci Dacia 1300 va ajunge peste scurtă vreme în mîinile primilor utilizatori.

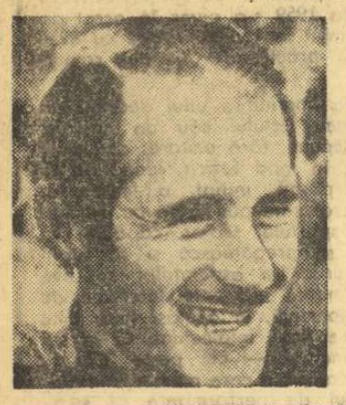
● Fabricarea Daciei 1100 va continua pînă în 1972 și, poate, chiar mai departe. Gradul de integrare cu piese românești pentru această mașină va atinge în stadiul final procentul de 32—35 la sută. Pentru Dacia 1300 procentul de piese românești va fi mult mai mare : 96 la sută în 1971.

● Laboratoarele și specialiștii Regiei Naționale Renault (firmă cu o activitate de peste șapte decenii în domeniul construcției de automobile) au găsit excelente calitățile pieselor românești care se utilizează la fabricarea mașinilor Dacia. În același timp, Regia Națională franceză a dat o bună apreciere cutiilor de viteze, fabricate în exclusivitate la uzina din Colibași pentru microbuzele Estafette.

● Prețul autoturismului Dacia 1300 încă n-a fost fixat, dar se presupune că el nu va trece peste suma de 68 000 lei. Mașina are un consum mediu de 7,5 l/100 km. Benzina recomandată este 98 c.o., deși motorul poate funcționa, în condiții satisfăcătoare, și cu un combustibil de 90 c.o. Iată și consumul mediu pentru acest autoturism, înregistrat de redactorul Jean Bernardet de la cotidianul francez „l'Equipe"; în cadrul unui test rutier efectuat săptămîna trecută : 7,8 l la viteza medie de 83 km/h ; 9,7 l la 92 km/h, 11,7 l la 107 km/h.

● Pe autodromul de la Montlhéry, autoturismul Renault 12 (fratele geamăn al lui Dacia 1300) a primit calificativul bine. El a realizat în linie dreaptă o viteză de vîrf de 153 km/h și a acoperit un tur de pistă cu media generală de 103,94 km/h. Consumul la viteză constantă, pe autodromul menționat, a fost de : 6,3 la 40 km/h ; 6,2 l la 60 km/h ; 6,9 l la 80 km/h ; 7,5 l la 90 km/h ; 9 l la 110 km/h ; 11,6 l la 130 km/h. Mașina a urcat pînă la următoarele viteze în diferitele trepte ale schimbătorului : 50 km/h în vit. I ; 80 km/h în vit. II ; 123 km/h în vit. III ; 153 km/h în vit. IV.

● Așa cum s-a anunțat în cadrul unei conferințe de presă, Dacia 1300 își va face debutul sportiv în sezonul competițional 1970. În același timp, la întrecerile din anul viitor, vor fi prezente și autoturisme de tipul Dacia 1100 (echipaje de uzină) și Dacia 1100 S. Pentru acestea din urmă au și sosit piesele necesare, montarea lor urmînd să înceapă foarte curînd. Se preconizează realizarea, deocamdată, a 100 bucăți Dacia 1100 S. Iată o veste cît se poate de îmbucurătoare ! (D.L.)



„SCLAVII VITEZEI"

Fragmente din autobiografia unei celebrități a volanului, regretatul automobilist belgian LUCIEN BIANCHI

La 30 martie, în timpul unei curse de antrenament, o cursă banală, ca oricare alta, a murit stupid — dacă moartea poate să fie altfel decît stupidă — celebrul automobilist belgian Lucien Bianchi. Avea 35 de ani și pînă la cursa de la Le Mans nu mai rămăseseră decît optzeci și șase zile...

Participase la 117 competiții. În ziua în care Citroën-ul său părăsea orașul Bruxelles în drum spre Le Mans, Lucien Bianchi renunțase — aveam s-o aflăm cu toții, definitiv — la o viață liniștită în care crezuse numai el și căreia îi dedicase ultimele luni dinaintea morții, ca proprietar al unei stații de servicii auto. Cu două zile înaintea morții — să fi fost asta o genială inspirație ? — Bianchi a înaintat editurii manuscrisul unei cărți pe care ar fi vrut s-o intituleze „Sclavii vitezei" și pe care revista franceză „l'Express" a dat-o de curînd publicității. Este tocmai acest manuscris sursa rîndurilor ce urmează.

TEAMĂ, LUCIDITATE SAU ALTCEVA ?

Singurul lucru de care mă tem cu adevărat în timpul unui raid sau al unei curse este avarierea mașinii. Poți să fii oricît de atent, oricît de vigilent, poți să ai o experiență nemaipomenită, dar ce te faci dacă ți se strică ceva la mașină ?

Poate să fie o exagerare să numesc asta teamă. Mai degrabă este vorba de luciditate, dacă vreți, de conștiința că oricînd ți se poate întîmpla așa ceva. Ceva în fața căruia tu, cel de la volan, ești neajutorat — și mă gîndesc la deteriorarea vreunuia din părțile mașinii. O asemenea nenorocire nu se datorează aproape niciodată pilotului, căci pe pistă — într-o măsură mult mai mare decît într-un raid, unde foarte adesea domnește improvizația — modul de conducere a unui automobil este de cele mai multe ori prestabilit.

În ceea ce mă privește, cînd mă aflu la volan, nimic nu-mi poate distrage atenția, și eu cred că adevăratele calități ale unui bun pilot sînt, înainte de toate, calmul, luciditatea, atenția. Într-un cuvînt, trebuie să fii întotdeauna gata pentru orice eventualitate : capriciul mașinii, explozia cauciucurilor, un obstacol pe traseu. Trebuie, de asemenea, să-ți amintești în permanență de una din condițiile pe care le presupune un raid : mulțimea spectatorilor. La fiecare viraj deschis poți să dai nas în nas cu vreun neatent, care parcă-și caută moartea cu luminarea...

PÎNĂ LA LIMITELE POSIBILULUI

Asta nu înseamnă că pentru un automobilist orice raid se desfășoară într-o tensiune fierbinte. Nu, căci totodată un raid înseamnă căldură umană și contacte prietenești. Toți se cunosc, se întîlnesc cu plăcere, se ajută reciproc. Dacă ți se întîmplă vreo pană pe traseu, fiecare concurent se oprește și-ți dă o mînă de ajutor. În plus, în acest mediu fiecare este puternic legat de sport, și pasiunea aceasta îi unește pe toți. Solidaritatea și colegialitatea — împotriva multor păreri prostești — creează între automobiliștii de performanță o ambianță aparte.

Cum să-i explici, însă, asta unuia care n-a trăit niciodată un raid ? Cum să descrii satisfacția pe care o simte un om la sfîrșitul unei etape, pregătită cu minuțiozitate pînă la amănuntul ultim, etapă care, în final, încununează efortul nostru ? Și pe urmă, pe pistă, zgomotul acela fantastic, încleștarea aceea care te duce pînă la depășirea propriilor limite, comentariul acela într-o limbă tehnică, stranie, care nu este altceva decît a doua noastră limbă maternă... Toate astea mă pasionează. Trăiesc mai bine, mă odihnesc mai bine, cu toate că nu o dată inhalez nori de praf și mă perpelesc de căldură. Dar asta este o viață intensă, teribil de intensă, pînă la limitele posibilului, pe care trebuie să fii, însă, foarte atent să nu le depășești...

PUR ȘI SIMPLU, ASTA E...

Ce trebuie să faci ca să devii un bun conducător de automobil ? Mi se pare că la o asemenea întrebare nu poți răspunde Ce trebuie să faci ca să devii scriitor? Pur și simplu ești scriitor și n-ai altceva de făcut decît să-ți perfecționezi talentul. Cu pilotul, treaba e cam aceeași. Ce mai, ai ceva aparte, sau trebuie să ai. Ceva dat... În ce fel ? În bine, în rău ? Nu știu. Pur și simplu asta e... Știu în schimb că trebuie să exploatezi la maximum fiecare mașină, că trebuie să faci astfel încît să aluneci cît mai ușor. Sau invers. Așadar, trebuie să ai talent. Și în plus, trebuie să ai, cum să zic, trebuie să ai chemare.

Vorbesc despre raid, dar atmosfera de pe pistă nu se deosebește prea mult. Aceeași ambianță de prietenie — piloții și mecanicii sînt foarte uniți între ei. Zgomot, mulțime, încordare nervoasă. Totul este asemănător. O singură diferență — viteza mai mare. Satisfacția pe care ți-o oferă, într-un raid, un drum de mii de kilometri este legată aici de două ore de trudă sau chiar de un tur de pistă, dacă, grație voinței și unei concentrări absolute, reușești să bați un record

Am amintit de voință și ăsta-i adevărul. A fi pilot de curse înseamnă cel mai adesea o luptă interioară. Se întîmplă ca omul să simtă dorința să ia piciorul de pe accelerație cu 130 metri înaintea unui viraj. „Nu — îți spui. Poți să mai faci 30 de metri. Deci, accelerează...". Adesea ăsta e lucrul cel mai greu, dar ce mare bucurie te încearcă cînd ai reușit să virezi numai la cîțiva centimetri de marginea pistei. Și-apoi, încă o dată, încă o dată. De zece, de douăzeci, de treizeci de ori, cu aceeași precizie. Credeți-mă, este o senzație neobișnuită.

Iubesc legile dure ale cursei și zbaterea interioară a pilotului, lupta cu traseul, cu cellalți, prin intermediul unei tehnici cît mai perfecționate. Iubesc munca asta, dacă pot s-o numesc așa. Dar meseria este grea. Încercarea cea mai grea, încercare care solicită un caracter cu totul și cu totul ieșit din comun, este o veste pe care ți-o aduce cineva, tam-nesam. Veste care îți transmite moartea sau accidentarea foarte gravă a unuia dintre prietenii tăi. Apoi, după o clipă, te decizi: „Cu toate astea merg mai departe...".

INTR-O CURSĂ NU MERGE UN SINGUR OM !

...Era în timpul ultimei curse de 24 de ore de la Le Mans. Eu și Pedro Rodriguez eram în frunte. Exact atunci fratele meu, Mauro, a avut un accident. Cu cîteva clipe înainte alimentase și abia se depărtase cu vreo 500 de metri de stand. Ce s-a întîmplat ? Oare cedaseră frînele ? În orice caz, mașina a ieșit de pe pistă și a început să ardă ca o torță. Șase ture de pistă am trecut pe lîngă ea cu conștiința că este mașina fratelui meu. După alte trei înconjururi am citit pe tăblița de la standul Ford : „Mauro — o.k." Iată, astfel se înfățișează solidaritatea în curse — colegii se gîndesc la tine, îți trăiesc, într-un fel, propriile sentimente. Nu merge un singur om într-o cursă. Merge o întreagă echipă. Totul în mine mă îndemna să mă opresc, să-mi văd fratele. Nu puteam. Eram în joc, pe de o parte, victoria la Le Mans, pe de alta un loc în campionatul lumii pentru Ford și mai ales pentru Rodriguez, care de 11 ani făcea toate eforturile pentru a obține o victorie pe pista aceea. N-am putut să-mi permit să părăsesc traseul. Abia la sfîrșitul celei de a șasea ture, pe cînd redusesem viteza — fiindcă motorul era teribil de încins și se putea aprinde — Fernand Tavano mi-a confirmat că Mauro se simte bine, că totul este în regulă. Îl credeam, aș fi dorit să-l cred, dar numai un efort uriaș de voință mă oprea să nu frînez, să nu sar din mașină și să alerg să-mi văd fratele.

MITTER A COMIS O GREȘEALĂ

Îmi aduc bine aminte că a existat o cursă în care am alergat alături de fratele meu. Era în 1965 la Nürburgring — o pistă cu o mulțime de viraje, cu șase de păr", cu pante. Într-un cuvînt, o pistă plină de primejdii. Alergam în echipa Alpine-Renault. Traseul îl cunoșteam perfect. Totul era în regulă, deși ne așteptam o luptă aspră. Nu știu ce mi s-a întîmplat. Poate răcisem. În orice caz, în dimineața aceea m-am trezit cu umerii complet anchilozați. Practic, nu mă puteam mișca. Fusese stabilit ca eu să conduc primul, dar în aceste condiții înțelegerea devenise imposibilă și Mauro, mai îngrijorat chiar decît mine, a trecut la volan. A condus două ore, apoi a venit rîndul meu. În tot acest interval, am înghițit o grămadă de aspirine și treptat am început să mă mișc nițel. Da, da, am considerat chiar că pot conduce mașina. Dar era o treabă tare grea. Mauro îmi trecuse volanul cu un avantaj de două minute asupra celorlalte echipaje. Cursa era foarte strînsă, o decideau diferențe aproape imperceptibile de timp. Stînd la volan făceam eforturi supraomenești ca să-mi pot mișca mușchii. În primul tur de pistă am pierdut un minut. În echipa Alpine, probabil, domnea panica. Vedeam asta, o simțeam, ca și cum aș fi fost împreună cu cellalți, la stand. În al doilea tur de pistă am mai pierdut 20 de secunde. Îmi părea cu atît mai rău cu cît făcusem toate eforturile cu putință. Luptasem ca un leu cu blestemata mea cădere fizică. Zadarnic. Mitter, care mergea în spatele meu, aduna secundă după secundă. Eram înfrînt. Din vina mea Alpine pierdea victoria. Pierdea și Mauro, care mersese de-a dreptul fantastic. Într-adevăr, ghinion.

După al treilea tur, Mitter mai recuperase ceva din diferență. Am aflat asta de pe tabela afișată la standul Alpine. Ba mai mult, citeam acolo îndemnul, adresat mie : „Mergi mai departe !" Dar în sinea mea îmi spuneam : „Nu, e imposibil. Asta nu mi se poate întîmpla. Nu mai merg. Nu !"... De altfel, dacă aș fi făcut-o, nu s-ar fi întîmplat nimic. Cursa era și așa pierdută... Mitter era lîngă noi. Mauro, dacă mi-ar fi luat locul, ar fi trebuit să-l depășească cu un minut cel puțin, sau chiar cu un minut și jumătate.

Tot timpul am făcut eforturi disperate, exerciții, ca să-mi înfrîng durerea acută. În fine, m-am încălzit și am căpătat o totală libertate a mișcărilor.

În turul următor, am zărit luminile lui Mitter. Diferența să fi fost de vreo 10 secunde — nu mai mult. A fost, desigur, o greșeală, pe care Mitter n-ar fi trebuit s-o comită în nici un fel cu un vulpoi bătrîn ca mine. Grație luminilor mașinii lui am reușit să apreciez cu exactitate distanța care ne separa. În plus, începusem să reîntru în formă. Vederea luminilor a fost pentru mine ca un bici. Am țîșnit înainte, ca o rachetă. După turul următor, conduceam cu 29 de secunde, după celălalt cu 40. Am sfîrșit cursa triumfal, cu un avantaj de 1 minut și 20 de secunde. Ba mai mult, bătusem recordul pistei, un record care a durat doi ani.

În românește de Ov. IOANIȚOAIA

DEȘTEPTĂTORUL NU GREȘEȘTE:

Puteți dormi fără grijă,

Ceasul deșteptător VICTORIA funcționează perfect și vă trezește la timp.

Se găsește de vînzare la prețuri accesibile de la 84—100 lei bucata.